

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

2ª jornada (17 de enero de 2008): “PRESENTE Y FUTURO PORTUARIO”



Mesa 8ª de las jornadas

La visión logística



Moderador: **D. José Ramón López Vivero** – Delegado del Colegio de Ingenieros Industriales de Galicia, Ingeniero Industrial

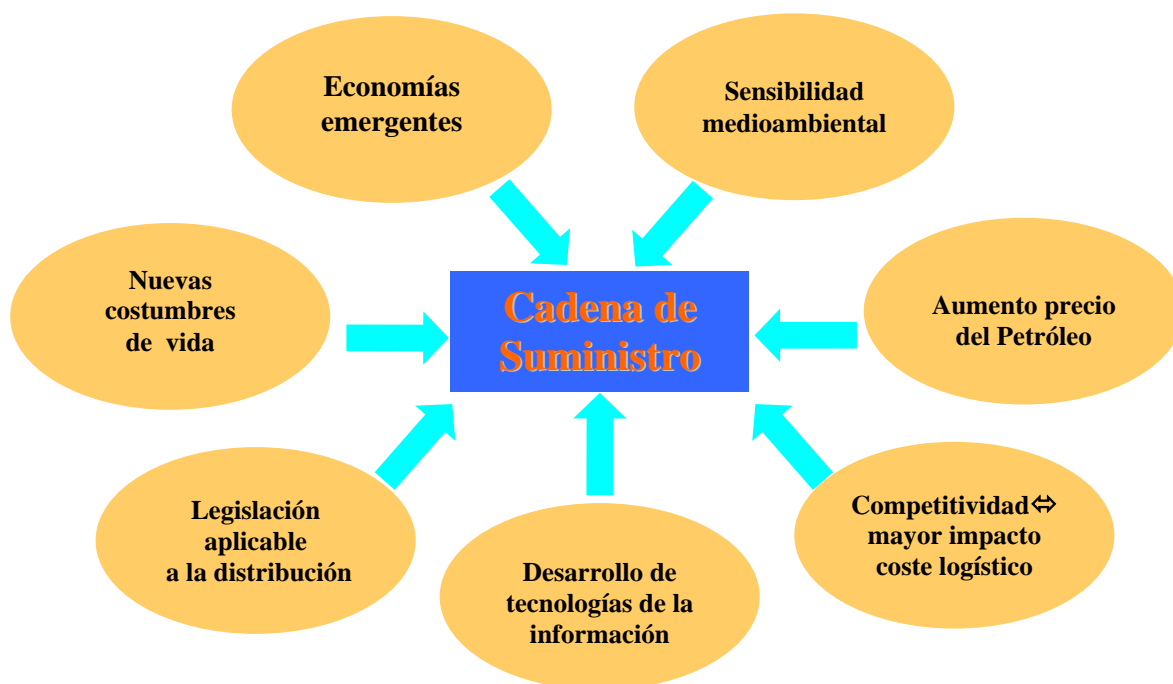
18,00 LOGISTICA PORTUARIA Y AREAS LOGÍSTICAS E INDUSTRIALES



D. Alfonso López Hernández – Director para Galicia y Portugal del Grupo LLACER Y NAVARRO

Comenzó el Sr. López Hernández hablando de que la gran competitividad que hay en todos los sectores está afectando también a la cadena de suministro y uno de los principales costos de cualquier producto es el logístico. Las empresas que consigan dominar estos costes logísticos tendrán una gran ventaja en el mercado. Esto está afectando a los canales de suministro para transportar productos de una manera más lógica y rentable, por eso nacieron ideas como el transporte agrupado y otros tipos de transportes mixtos. Otro punto que está afectando a la logística son las tecnologías de la información, que permiten hasta hacer compras en el extranjero desde nuestro domicilio, que son servidas en un tiempo máximo de 48 horas y más baratas que si lo compramos localmente. Parece imposible y chocante pero esta es la realidad en la que vivimos. Así pues, el nuevo entorno socio-económico mundial está afectando a la Logística y la perspectiva que se plantea cara al futuro, son:

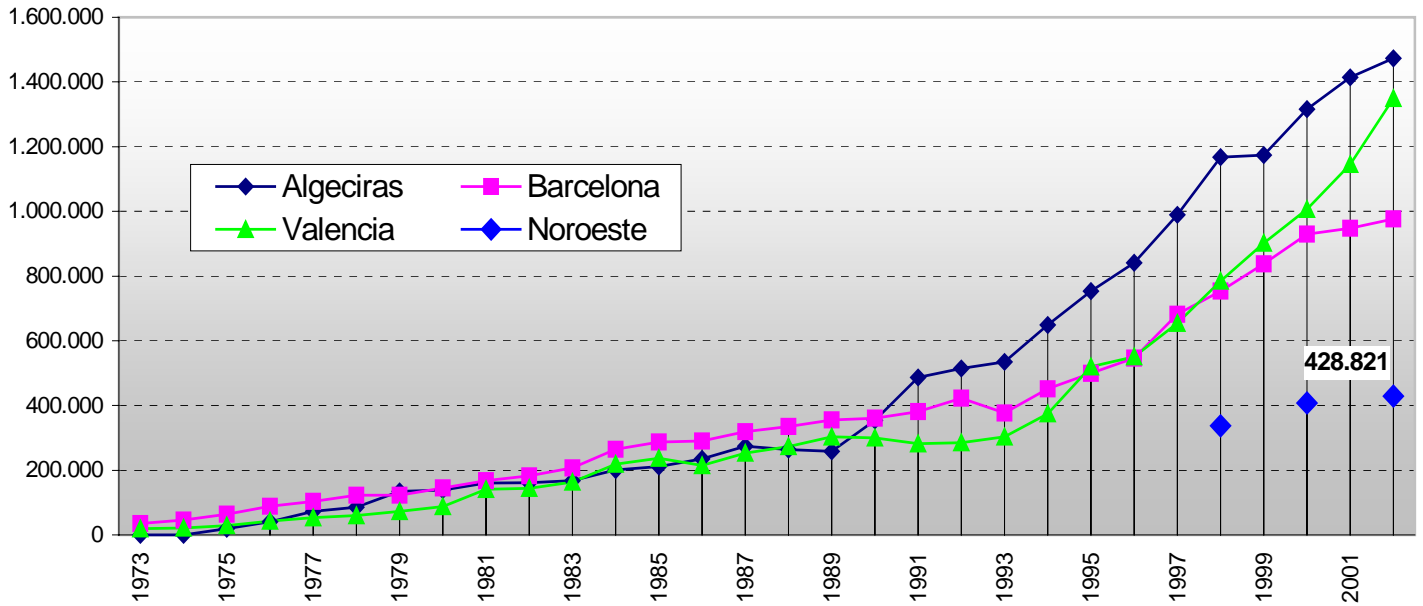
- Crecimiento del transporte en Contenedores.
- Más transporte “desde” larga distancia.
- Mejores y mayores infraestructuras logísticas.
- Mejores Hinterland (para SSS).
- Apoyo al transporte en ferrocarril, que a su vez lo hará al marítimo.
- Movimiento de contenedorización.
- Concentración del mercado marítimo en cada vez menos empresas, pero cada vez más grandes.



Habló acerca de todos los elementos que influyen en la cadena de suministro. Entre ellos destacó el transporte marítimo que tiene mucho recorrido y sí en España surge un puerto competitivo, que ofrezca precios atractivos, a un buen servicio (infraestructuras: almacenaje, consolidación y desconsolidación, carga, etc.), y con unas buenas líneas de comunicaciones (pertenezca a una buena red logística de transporte) será un puerto con un gran éxito en el que todo el mundo querrá trabajar. El dominio de la cadena de suministro permite a ciertos países ser competitivos desde el otro lado del mundo. El comercio internacional está creciendo gracias a los países emergentes y además las infraestructuras logísticas en Europa y España están creciendo al ritmo de la economía. En dicho sentido Ártabros es un proyecto muy interesante para España y Galicia.

La contenerización ha sido uno de los elementos que ha ayudado tanto el transporte de productos como a la logística en general por su gran flexibilidad. Los países van a tener que adaptarse al transporte de mercancías y cada vez llegará más por barco y menos por camión, y ese medio de transporte se está concentrando y aumentando en el tamaño de los navíos principalmente de contenedores.

Centrándonos en la evolución del movimiento de contenedores en España desde 1973 a 2002, vemos que es exponencial en los tres puertos principales, sin embargo el tráfico de contenedores en todo el noroeste es muy pequeño:



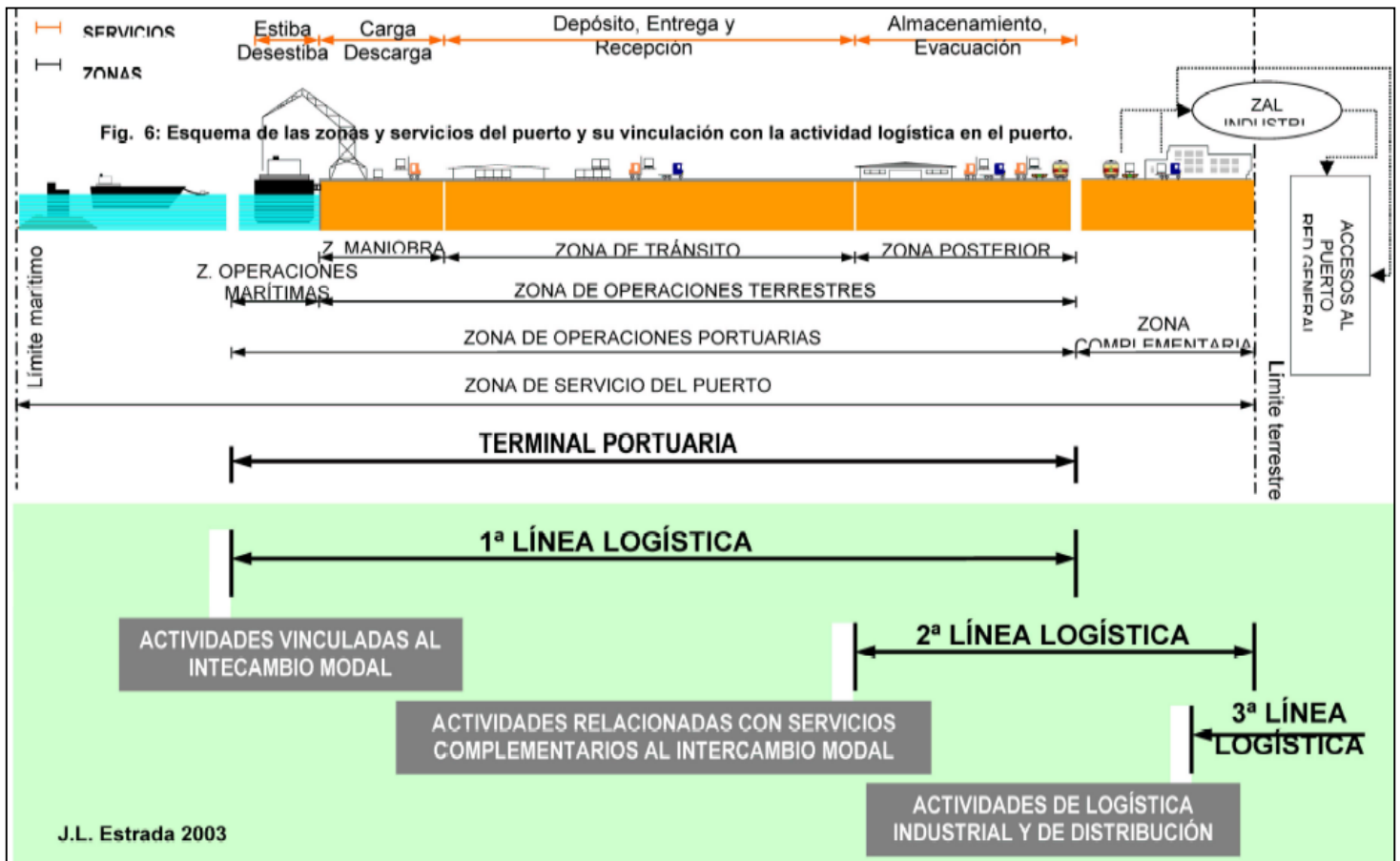
Lo sorprendente es el crecimiento de Algeciras en un lugar lejano a todos los grandes mercados peninsulares y que sin embargo es el líder peninsular, sin embargo este ejemplo no se sigue en Galicia. Lo sorprendente es que el buque portacontenedores de 9.200 TEUs de la foto adjunta no ha podido entrar en Barcelona y en Valencia encalló, es decir que buques mayores no pueden entrar en ningún puerto español como el Emma Maersk de 397 m de eslora, capacidad para 11.000 contenedores de 20'.



Hinterland: Algo de lo que se habla poco, pero que es importante. Es la zona de influencia del puerto con atractivo económico y logístico como para hacer rentable la transferencia de carga y/o pasajeros. No es más que otro concepto de coste para el transporte marítimo, porque depende de los costes de transporte por carretera. Cada 0,05 € que aumenta el litro de gasóleo el hinterland crece en 50 Km. El hinterland, para la mercancía procedente de Oriente o América es menos importante que la procedente del norte de Europa.



Otro problema que se plantea en España es la carga-descarga, porque hay mucho miedo a enviar las mercancías por barco por el tema de los estibadores.



Esquema de la función logística de los espacios, infraestructuras, instalaciones y servicios del puerto

Obstáculos a salvar

- Internacionalización de las empresas que engloban el actual Hinterland del Noroeste peninsular ó Retornos (SSS), en base a la mejora de los costes logísticos.
- Mejora sustancial de las infraestructuras: espacios de actividades logísticas, comunicaciones (Transcantábrica, peajes,..) e intermodalidad (fundamental viabilidad del ferrocarril).
- Mejora de las infraestructuras logísticas tanto de Galicia como del noroeste español.

No se debe tener miedo al problema de las cargas, porque mercancía va a haber para todos los puertos, el problema radica en la competitividad de cada puerto antes citada.

Finalizó diciendo que se habla continuamente del momento histórico por el que atraviesan los puertos gallegos, basados en el argumento de la construcción de las instalaciones exteriores de A Coruña y Ferrol y en la ampliación de los planes directores de otros, como Vilagarcía y Vigo. Pero estas no son más unas pequeñas actuaciones puntuales: en el primer caso meros traslados de actividades nocivas, insalubres, contaminantes y/o peligrosas hacia el exterior de las ciudades; y en el segundo unas pequeñas ampliaciones. Pero esto adolece de miopía que impide ver más allá, porque Galicia necesita un salto cualitativo para acceder a la división de honor portuaria internacional. Es necesario aprobar la construcción del Superpuerto y Refugio ÁRTABROS, porque plantea para Galicia grandes objetivos:

- ✓ Construir la Plataforma Portuaria del Sur de Europa y de la Península Ibérica, actuando como enclave de:
 - Llegada de tráfico a Europa
 - Traslado de mercancías
- ✓ Conseguir una Plataforma de transporte portuario para todo tipo de tráfico y mercancías, con servicios de calidad y a precios competitivos.
- ✓ Ampliar el hinterland gallego a todo el área oeste, centro y norte peninsular, alcanzando desde el sur de Portugal hasta el País Vasco pasando por Madrid, e incluso al oeste de Francia y Marruecos.
- ✓ Lograr ser un gran centro de gestión del transporte intermodal y de valor añadido para las mercancías, mediante una gran zona de actividad portuaria, logística e industria (ZAPLI). Además:
 - Creación de una gran zona de actividad logística (ZAL) que actúe como un centro de transporte intermodal, de distribución regional y de tratamiento de las mercancías y esté conectado con los centros de producción y consumo.
- ✓ Que disponga de accesos terrestres rápidos y fiables por medio de carretera y línea férrea. Líneas que deben conectar directamente con los ejes del transporte terrestre de mercancías de la península, y por tanto con la Red Transeuropea de Transporte RTE-T.
 - Por carretera, mediante la construcción de una autopista que conecte la autopista (Ferrol-Tui) y la autopista (Ferrol-As Pontes Villalba) directamente con la zona de servicio del puerto.
 - Por ferrocarril, mediante una vía que conecte la terminal con el interior de la península, Portugal, Francia, la RTE-T, puerto seco de Madrid y con los que se están generando en el norte de España y Portugal.
 - Por tubería, mediante la conexión del megapuerto con la red de oleoductos y gasoductos.
- ✓ Alcanzar un desarrollo armónico con el entorno natural.